

EERSTE RIJTEST
BMW X4

Auto Week

MEMBER OF THE *Auto Bild* FAMILY

EXCLUSIEF

DUBBELTEST SEAT ATECA - OPEL GRANDLAND X
GAAT PRIMA: GROTE SUV'S
MET **DRIECILINDER**



TEST **FORD C-MAX SPORT**



FEESTELIJKER VERPAKKING

SKODA OCTAVIA VOOR 2020



Gesnapt op straat: nieuwe 911

1968-2018
Peugeot
504

GENIETEN NU HET NOG KAN

BMW **M3 CS** TREFT
LEGENDE
M3 CSL

€ 4,45 - BE € 4,45 - REST VAN EUROPA € 4,65

03218



SYMPATHIEKE SEDAN
ZIET ABRAHAM





LION D'OR

De Peugeot 504 wordt 50 jaar oud - of jong - en dat moet worden gevierd. De 504 is al jaren uit het oog, maar nog lang niet uit het hart. In september houdt de Peugeot Club Nederland een jubileumrit voor het feestvarken, terwijl moederbedrijf Peugeot een ontroerend eerbetoon brengt: de 508 die dit jaar in Genève werd geboren, draagt respectvol de stijlkenmerken van zijn hooggeëerde voorouder. Portret van een Gouden Leeuw.

📷 Dennis van Loenhout

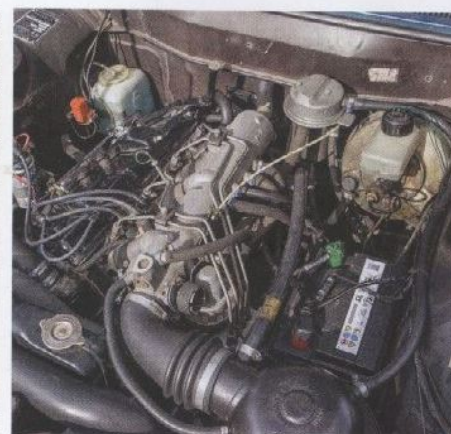
Het lijkt marketingpraat, die oude slogan van Peugeot over een 'sterk nummer', maar het nummer 504 staat in elk geval wel garant voor een sterk verhaal, dat al vijftig jaar voortduurt. Als een automodel die gezegende leeftijd bereikt, is het vaak al een jaar of 40 uit productie en valt er per saldo dus niet zo veel meer te vertellen. Maar de Peugeot 504 had niet echt een doorsnee leven. Hij had

wél een lang leven, het langste van alle Peugeots. Bijna vier miljoen 504's hebben het levenslicht gezien. De eerste in 1968 in Sochaux, Frankrijk. De laatste in Kaduna, Nigeria, in 2006.

PRIDE AND JOY

In Nederland staan nu nog zo'n 1.200 Peugeots 504 op kenteken. Veel daarvan zijn de *pride and joy* van liefhebbers, die zich

verenigen in allerlei clubs, waarvan de Peugeot Club Nederland een belangrijke is. Voorzitter Leen Rozeboom (69) is - hoe kan het ook anders - een bijzonder groot 504-liefhebber. "In onze club hebben we ongeveer 160 504's", zegt hij. "De meeste daarvan zijn cabrio's en coupés. Van de berline hebben we er in de club maar iets meer dan 50. Logisch, die auto's waren echte gebruiksvoorwerpen. Die zijn alle-



▲ De 2,0-liter viercilinder was een onverwoestbare motor.

▼ Binnenin de 504 is comfort leidend.



▲ Alleen of als familie: de 504 is waardig oud geworden.

► 'Automatique' als toppunt van comfort.



Hoge Veluwe." Blijkbaar hield Nederland van de Hoge Veluwe, of van de 504. In elk geval liepen ook de Nederlanders warm voor de nieuwste Peugeot. Tussen 1969 en 1976 werden hier ruim 71.000 504's verkocht en daarmee tekende het model jaarlijks voor een dikke 30 procent van Peugeots totaal. Kortom: één op de drie in Nederland verkochte Peugeots was in die jaren een 504. Geen wonder dat men in Amsterdam, op het hoofdkantoor van Peugeot Nederland, warme herinneringen koestert aan de 504. In Amsterdam zijn ze blij dat men dat gevoel in Parijs, op de

Avenue de la Grande Armée deelt. Kijk maar naar de nieuwe 508: de leeuw op de grille, het getal 508 op de motorkap en de uit drie delen opgebouwde achterlichten: het zijn allemaal verwijzingen naar de 504. Peugeot kent zijn klassieken en houdt ze in ere. De nieuwe 508 richt zich op het hogere segment van de zakelijke markt, een doelgroep die de 504 ook aan zich wist te binden. Artsen, notarissen, bankdirecteuren, ze hielden allemaal van het joie de vivre van de 504. En blijkbaar werkt dat 50 jaar later nog altijd aanstekelijk.

GEWONE MAN

Ondertussen hoopt de Peugeot Club Nederland dat de prijzen van de 504 niet te hard stijgen. "De 504 was een auto voor de gewone man; als klassieker moet hij ook voor die gewone man bereikbaar blijven", zeggen Leen Rozeboom en Cor Mikkers. "Een goede cabrio moet op dit moment al tussen de € 20.000 en € 45.000 opbrengen. Dat zijn toch bedragen waar wij als club niet altijd blij van worden, al is het natuur-

lijk prettig om te zien dat de 504 kennelijk wordt gewaardeerd. Een goede berline vind je voor bedragen tussen de € 5.000 en € 12.000. De berline is nou eenmaal minder populair." Hoewel de club signaleert dat een groot deel van de 504-liefhebbers ongeveer even oud is als het model zelf, zijn er toch ook jongeren die de 504 omarmen. Trots vertelt Leen: "Pas nog kocht een clublid van 18 jaar oud een 504 Break. We helpen hem af en toe met technische zaken. Het is mooi om te zien hoe zo'n jongen gelukkig wordt van zo'n auto." De 504 leent zich bij uitstek voor sleutelaars, door zijn simpele techniek en nog altijd goed verkrijgbare onderdelen.

ZOEF

Techniek, je zou het bijna vergeten. Die was bij de 504 te omschrijven als niet te ingewikkeld en eerlijk. Aandrijving op de achterwielen, motor voorin, het standaard recept van die tijd. Aanvankelijk was die motor meestal een viercilinder van 1,8 liter met 80 pk, maar die werd voor 1971 vervan-





▲ Dit interieur van een late cabrio heeft jaren 80-trekjes, maar is daarom niet minder klassiek.

maal gesloopt of naar Afrika gegaan.” De cabriolet en coupé werden pas in 1969 aan het publiek voorgesteld, dus dit jaar is het officieel alleen de berline die een feestje viert. Clublid Cor Mikkers (73) glimt van trots; zijn blauwe berline uit 1972 is het middelpunt van de belangstelling, maar de 1983-er cabrio van Leen mag het feest meevieren op de achtergrond. Want juist de veelzijdigheid was verantwoordelijk voor het lange leven van de 504.

DE OGEN VAN SOPHIA LOREN

Terug naar 1968. De verouderde Peugeot 404 heeft een opvolger nodig. Na de introductie van de vooruitstrevende Renault 16 in 1965 wordt de 404 als hopeloos antiek beschouwd en Peugeot mag de aansluiting met de concurrentie niet verliezen.

Ontwerper Aldo Brovarone van Pininfarina en het team van Peugeot-ontwerper Paul Buvot slagen er samen in om een modern, vernieuwend en trendy ontwerp neer te zetten, dat een flinke stijlbreuk met eerdere Peugeots vertoont. Het meest opvallende zijn misschien wel het knikje in de kofferbak – dat niets afdoet aan de enorme bagageruimte – en de trapeziumvormige koplampen. Die karakteristieke vorm is ontsproten aan het potlood van Buvot, waarbij de overlevering wil dat hij zich liet inspireren door de ogen van actrice Sophia Loren. Die legende is te mooi om op volledige waarheid te checken. Wie iemand hoort praten over ‘les yeux de Sophia Loren’, weet dat het dan waarschijnlijk over de koplampen van de legendarische Peugeot gaat, en niet over de actrice. De

introductie van de 504 is gepland voor april 1968, maar de onrust en rellen als gevolg van de Parijse studentenrevolte brengen de regering-De Gaulle aan het wankelen en doen de 504 enkele maanden in de wachtkamer belanden. Zodoende maakt het publiek pas in september 1968 kennis met Peugeots nieuwste telg, die bij het hoofdkantoor van Peugeot aan de Parijse Avenue de la Grande-Armée wordt onthuld. Een maand later is hij de ster van de Parijse autoshow, en weer later wordt de 504 uitgeroepen tot Auto van het Jaar. In het juryrapport wordt opgemerkt dat de 504 niet op een bepaald terrein uitblinkt, maar over de hele linie goed is. Een auto voor een breed publiek. Peugeot staat in één klap weer met twee voeten tussen de concurrentie.

JOIE DE VIVRE

Toch blonk de 504 op sommige terreinen wel uit. Hij vergaarde roem met z'n actieve veiligheidssystemen: onafhankelijke wielophanging, rondom bekrachtigde schijfremmen, maar ook standaard hoofdsteunen en achteruitrijverlichting. “De 504 had een imago van ‘joie de vivre’, van genieten van het leven en de natuur, van eropuit trekken”, weet Leen Rozeboom. “Hier in Nederland werd de 504 standaard geleverd met een schuifdak en ik herinner me nog dat hij in de reclamecampagne destijds werd gepresenteerd op foto's die waren geschoten op de Veluwe en in de mooie Hollandse natuur. Als ik me niet vergis, was er op de RAI zelfs een ploeg boswachters aanwezig op de stand van Peugeot. Iedereen die een 504 aanschafte, kreeg een jaarkaart voor de

▼ Karakteristiek achterlicht. Een Frans achteruitrijlicht was oranje.





“HIJ MOET VOOR DE GEWONE
MAN BEREIKBAAR BLIJVEN”

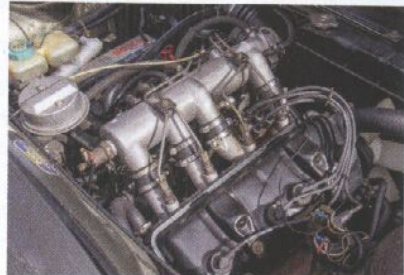
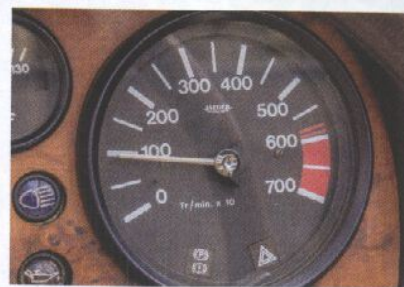


▲ De handtekening van de meester siert de flank van de Cabrio.

► Eigenwijze aanduidingen, ook dat is Peugeot.

◀ Cor Mikkers en Leen Rozeboom: trots lid van de Peugeot Club Nederland, en vooral 504-liefhebber.

► Onder de kap is de Cabrio nog als nieuw.



gen door een blok dat 97 pk leverde en 1.971 cc groot was – toeval bestaat niet. Met injectie schopte die krachtbron het zelfs tot dik 105 pk. Voor de echte fijnproevers was er dan ook nog de PRV-V6, die werd ontwikkeld in samenwerking met Renault en Volvo, en die van de 504 Coupé en Cabrio zijdezachte en snelle cruisers maakte. Zijn cabrio is ‘maar’ een viercilinder, maar Leen kent de V6 maar al te goed van eerdere ervaringen: “Dat zoëft gewoon. Ik weet zeker dat het beter rijdt dan een nieuwe 508”, grijnst hij.

AFRIKA

Rijden, dat woord vat het allemaal samen. De 504 doet het nog steeds moeiteloos. Ja, de productie in Sochaux stopte al in 1983, en sindsdien is de 504 steeds meer uit ons straatbeeld verdwenen. Veel van die oude Peugeot's zijn geëxporteerd naar Afrika, en van de auto's die hier werden gesloopt, zijn ontelbare onderdelen ook op dat continent beland. De 504 emigreerde na 1983 dus als het ware. Peugeot noemde de 504 een

“krachtige Europese reiswagen”, en Afrika omarmde dat credo. Na een Hollandse 100.000 kilometer was een 504 nog lang niet op. De Peugeot bleek oerbetrouwbaar, en met een haast onbeperkte onderdelenvoorraad genoot Afrika nog decennialang van de 504. Pas nu, ruim 10 jaar nadat de productie écht stopte, wordt de 504 ook

daar langzaam een klassieker. En dat hij die rol ook met verve vervult, maakt Cor Mikkers dubbel en dwars duidelijk: “Als ik mijn 504 naast een Mercedes W123 zet, kan ik alleen maar denken dat die Mercedes er niet uitziet als een klassieke auto. Mijn Peugeot wel. Die is prachtig.” De Lion d’Or draagt zijn jaren met klasse. **AV**

